COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE

(Sesión celebrada el día 27 de diciembre de 2018).

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 11:10).

Damos la bienvenida a los integrantes del Ministerio de Industria, Energía y Minería, representado por el subsecretario, ingeniero Guillermo Moncecchi, la presidenta de Ancap, ingeniera Marta Jara, el vicepresidente de Ancap, contador Juan Carlos Herrera, el gerente general, ingeniero Ignacio Horvath, el Gerente de Medio Ambiente, Seguridad y Calidad, ingeniera Mariela Fresia, el gerente de Gestión de Suministro, ingeniero Ernesto Bastarrica, el gerente de Logística, ingeniero Eduardo Lurner y la jefa de Terminal del Este, ingeniera María Victoria González.

Hoy el tema que nos convoca en esta sesión extraordinaria de la comisión tiene que ver con nuestra preocupación sobre los eventos suscitados en torno a la operativa de la boya petrolera de José Ignacio.

Agradecemos especialmente a todos los que hoy están presentes. Quiero mencionar que estaban invitados también representantes de los ministerios de medio ambiente y de turismo. Ustedes son bienvenidos. Lamentablemente, del ministerio de medio ambiente no hay nadie, así como tampoco del Ministerio de Turismo, pero ya tendremos otras instancias con las autoridades correspondientes a esos organismos.

Hoy queremos plantear una serie de inquietudes y preguntas que tenemos con respecto a la operativa y al accionar en torno a la descarga de petróleo a través de la boya de José Ignacio.

Consulto a los invitados sobre la dinámica de trabajo. Una opción sería que nosotros hagamos las preguntas correspondientes y ustedes contestan, y la otra sería que ustedes hagan una exposición y luego nosotros planteamos las interrogantes.

SEÑOR MONCECCHI.- Como siempre, es un gusto estar acá.

Si les parece bien, la idea sería que Ancap hiciera una presentación de cómo fue el incidente y después quedaríamos abiertos a las preguntas que se quieran formular.

SEÑORA JARA.- Buenos días. Agradezco la oportunidad de estar acá para poder informar sobre este tema.

Antes de ceder el uso de la palabra a la gerencia y a los técnicos que prepararon una presentación muy completa, quería reafirmar el compromiso que tenemos en Ancap en cuanto al cuidado del medioambiente. Eso no es una expresión vacía, sino que se traduce en el cumplimiento de la normativa y la adopción de estándares y mejores prácticas, que se revisan constantemente, a fin de asegurarnos que vamos asumiendo lo que es el estado del arte en el cuidado del medioambiente.

Si bien este incidente es un tema al que hay que prestar atención y no se puede minimizar, es importante contextualizarlo. Hemos traído un prototipo de la boya para que se pueda ver y entender cómo funciona. Es un sistema que tiene un volumen acotado y responde a un riesgo conocido, evaluado y asumido con planes de mitigación que han funcionado como estaba previsto.

Me gustaría que el ingeniero Horvath hiciera uso de la palabra para iniciar la presentación. En virtud de que hay muchos detalles técnicos, seguramente luego surgirán preguntas.

SEÑOR HORVATH.- Muy buenos días, es un gusto estar hoy aquí.

En principio, quiero mostrar el modelo de la boya y explicar cómo funciona a efectos de ubicarnos contextualmente.

(Se exhibe el prototipo de la boya).

Básicamente, esta es la boya que se encuentra flotando en José Ignacio. Está amarrada al fondo submarino por seis cadenas de seguridad. Del fondo salen dos líneas hacia arriba; la boya flota, gira y se mueve con el movimiento del mar. De la parte superior salen dos caños y los manguerotes en cuestión se conectan a la parte roja. De allí salen dos líneas, denominadas manguerotes, de 230 metros de largo a las que se conectan los buques para descargar. Voy a pasar el modelo para que los señores senadores puedan observarlo y contextualizar lo sucedido.

Queremos hacer mención al tamaño de los derrames y a su clasificación de acuerdo al plan de contingencia y a las normativas internacionales. Los derrames son menores cuando su volumen es hasta 15 metros cúbicos; mediano, entre 15 y 100 metros cúbicos, y mayores cuando el derrame supera los 100 metros cúbicos.

(Se proyecta un PowerPoint).

SEÑORA PRSIDENTA.- Perdón por la interrupción. En el modelo de la boya estaría

faltando el sistema de monitoreo ambiental y operativo que va por encima de ella.

SEÑOR HORVATH.- Sí, la boya cuenta con un sistema de monitoreo para medir el viento, además de contar con una cámara. En la diapositiva se ve claramente.

Siguiendo con la clasificación de los derrames, calculamos que este incidente fue de 5,8 metros cúbicos, por lo tanto sería un derrame menor.

En cuanto a la afectación del medioambiente, con la limpieza se retiró un volumen de, aproximadamente, 50 metros cúbicos de arena y el reporte de la ONG SOS Rescate de Fauna Marina, fue de tres aves y un lobo marino empetrolado. La limpieza fue llevada a cabo por la Intendencia y Ancap con dotaciones de hasta treinta personas. También se ha trabajado con el comando de respuesta de derrames. El ingeniero Bastarrica detallará, en su presentación, cómo funcionó el sistema de respuesta. Cabe informar que el volumen total contenido en los manguerotes es de 40 metros cúbicos.

Me gustaría que el ingeniero Bastarrica hiciera uso de la palabra para detallar el incidente.

SEÑOR BASTARRICA.- Como explicaba el ingeniero Horvath, desde la boya y para la conexión al buque hay dos líneas, tal como se ve en la foto que figura debajo de la transparencia; allí se observa cómo se extienden. Cada una es de 230 metros aproximadamente y tiene entre 23 y 24 manguerotes. En la foto de arriba a la derecha se aprecian las dimensiones de los manguerotes. Ahí se ve uno de 20 pulgadas, que es el que sustituye al que tuvo la rotura. El sistema se une con el buque tanque a través de una conexión rápida en la punta de las mangueras que vemos flotando en la foto de abajo.

A continuación, vamos a describir el incidente en sí mismo.

El día sábado 8 de diciembre había condiciones meteorológicas muy adversas; desde hacía unos días había un buque esperando para hacer la maniobra de descarga, pero el clima no lo permitía. El remolcador Ancap VII partió del puerto de Punta del Este hacia la boya a hacer las inspecciones previas a la descarga. Se encontró con que el segundo manguerote, empezando desde la boya, tenía una rotura y había pérdida de crudo hacia el área circundante de agua. Algunos flotadores del manguerote estaban partidos y faltaban algunos manguerotes. El cabo mensajero, que es el que permite hacer las maniobras, estaba impregnado de crudo.

En ese momento, tal como establece el protocolo, Ancap VII da aviso a la Prefectura Nacional Naval, a la Armada Nacional y a las autoridades de Ancap, y comienza a combatir el derrame aplicando dispersantes.

Esa misma tarde se programa una primera reunión del comité de emergencia local en la Prefectura Nacional Naval en el que participa quien habla por parte de Ancap y la ingeniera González. También interviene gente de la Prefectura Nacional Naval y de la Oil Spill Response Organization,

OSRO. De acuerdo con la legislación vigente, la OSRO es la organización de las empresas que están autorizadas para participar en este tipo de incidentes. En este caso, la firma Lifisol era una de las dos empresas habilitadas. A partir de ahí se empieza una rutina de reuniones diarias entre todas las partes, a la que casi inmediatamente se incorpora la intendencia de Maldonado.

El día 9 se hace la primera operación sobre el manguerote y se pone una brida ciega que impide que siga saliendo producto de la línea. Quiere decir que se aísla la parte sana de la línea para que no siga perdiendo producto al agua. Se empiezan los primeros trabajos de limpieza sobre la costa. Allí habían llegado unas pequeñas piedrecitas negras de producto que fueron retiradas principalmente a mano.

Del día 10 al día 15 las condiciones meteorológicas no permiten hacer ninguna operación sobre las líneas. Simplemente se monitorea y se hace la limpieza de las zonas afectadas. Participa gente del sistema de emergencia de Ancap, personal de la planta de la Terminal del Este de Ancap y una gran cantidad de cuadrillas de la intendencia. La Dinama hace una visita a la planta y realiza un primer informe.

El día 16 de diciembre se programa el cambio del manguerote y se dispone que la OSRO haga todas las maniobras de prevención de posibles derrames. Se preveía que el cambio del manguerote podría implicar un derrame adicional porque todavía quedaba algo de producto dentro de esa manguera. Se produce una pérdida de 1.800 litros en esa operación. Ese día el impacto fue de unos 600 metros de playa afectados con piedrecillas negras –como decía anteriormente–, que en ese caso fueron limpiadas a máquina.

¿Cuáles fueron las causas del incidente? ¿Por qué se rompió ese manguerote? Cabe recordar que la última operación de descarga se había realizado el 22 de noviembre y desde entonces se habían verificado condiciones muy adversas que no habían permitido la inspección de la línea hasta el momento en que se detectó la rotura. En ese período nuestro sistema de monitoreo meteorológico detectó picos de olas con alturas de once metros. Quiero destacar que la profundidad en esa zona es de veinte metros –¡imaginen olas de once metros!– y no se trató de un episodio aislado, ya que ese mismo día se registraron olas de nueve, diez y once metros.

Por su parte, la velocidad del viento fue de 42 nudos, lo que es extremadamente fuerte, y todas estas condiciones meteorológicas impedían cualquier tipo de operación o acercamiento a la boya. Asimismo, la corriente superficial detectada era de casi dos nudos, es decir, unos diecisiete kilómetros por hora.

De esto inferimos que todo el sistema de boyas y de líneas sufrió una solicitación muy extrema e inusual que fue la causante de la rotura.

Ahora vemos otras gráficas en la pantalla, donde se puede apreciar la velocidad del viento a lo largo de todos esos días y la altura de olas con picos de once metros, pero también se nota que hubo varios días en los que ese guarismo estuvo por encima de los seis metros. A modo de referencia puedo decir que para iniciar la operación de descarga la altura de ola no puede ser de más de un metro y medio. Es decir que si la ola es de once metros estamos hablando de condiciones que están absolutamente fuera del rango de operación.

¿Qué podemos concluir de todo esto en cuanto a las causas? Que no podemos decir cuándo ocurrió este accidente con exactitud; fue en un momento entre el 22 de noviembre y el 7 de diciembre, fecha en la que se detectó. La falla ocurre en el segundo de veintitrés manguerotes, en la línea flotante, debido a los grandes esfuerzos a los que estuvo sometido como consecuencia de las olas y los vientos.

Gracias a la cámara instalada en la boya se pudo ver que las líneas flotantes tuvieron un movimiento cíclico de contracción y estiramiento, lo que hacía que adquiriera una forma de zigzag y con solicitaciones extremas de todas las partes del sistema. Los manguerotes más cercanos a la boya son los que soportan mayores solicitaciones, ya que toda la línea ejerce fuerza sobre ellos; el diseño del sistema prevé que el primer manguerote tenga una resistencia mayor que el resto, pero ese no fue el que se rompió sino el siguiente.

De lo anterior se puede concluir por qué hubo esa rotura en el segundo manguerote; me refiero a las solicitaciones relacionadas con el impacto de la meteorología en el sistema.

Si la señora presidenta lo permite, quisiera ceder el uso de la palabra a la ingeniera Fresia, gerente de Medio Ambiente.

SEÑORA FRESIA.- Buenos días.

El ingeniero Bastarrica explicó las circunstancias de la rotura del manguerote y ahora voy a hacer referencia al derrame que se produce luego de dicha rotura.

El mencionado manguerote se encontraba con crudo en su interior y para saber las causas de ello tenemos que retrotraernos a lo que fue la última descarga de crudo que había comenzado el día 19 de noviembre. En ese caso se descargó un crudo de procedencia colombiana –Vasconia–, tarea que se realizó sin ningún contratiempo finalizando el día 20 de noviembre, aproximadamente a la hora 20 y 50. Cuando culmina la descarga de crudo, está previsto que se realice una maniobra que llamamos de lavado del manguerote o *flushing* del manguerote. Con esa maniobra lo que se busca es lavar y mover el crudo que se encuentra en el manguerote hacia la terminal y dejarlo con agua salada que se toma desde el fondo a través de una maniobra en el buque petrolero. Para que el lavado sea efectivo, debe dejarse un volumen de 500 a 600 metros cúbicos de agua a una presión superior a los cinco quilos. Esa agua se recepciona en Terminal del Este cuando se produce la descarga del buque tanque siguiente. En este caso en particular, la descarga no pudo ser realizada y el manguerote quedó con crudo. Una vez finalizada la descarga de crudo, el buque tanque informó que tenía dificultades operativas con sus equipos de bombeo para realizar la maniobra de lavado de la línea. A su vez informó que la descarga le iba a insumir aproximadamente cuatro horas y estimaban que había un riesgo importante en su realización a lo que sumaba que las condiciones de tiempo no eran las más adecuadas y que era de noche, ya que recordemos que a las 20:55 terminó la descarga.

Por otro lado, el buque siguiente –Ottoman Sincerity– tenía como ventana de llegada entre el 23 y 27 de noviembre. Esta estimación de tres o cuatro días respecto al otro buque era un período muy corto en el que el manguerote iba a quedar con crudo.

Considerando esas dos situaciones –la información del buque y la ventana de descarga estimada– los capitanes de amarre hacen una evaluación *in situ* y deciden no realizar la maniobra de *flushing* y, por lo tanto, el manguerote queda con crudo, el buque carguero desamarra y vuelve a su lugar de origen.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Fueron los capitanes de amarre que tomaron la decisión?

SEÑORA FRESIA.- Los capitanes de amarre, junto con los responsables del carguero, hacen la evaluación *in situ* de acuerdo con las condiciones en las que se realiza cada una de las descargas.

Como antecedentes podemos decir que en la boya tenemos un registro de 162 operaciones de descarga –esta fue la 638– en las que hubo 80 oportunidades en que no se pudo realizar esta maniobra de *flushing*. Quiere decir que no es una maniobra que esté exenta de riesgo y hay que hacer una evaluación *in situ.*

Esto es lo que queríamos compartir con ustedes.

SEÑORA PRESIDENTA.- Por mi parte tengo una serie de preguntas ya preparadas a las que se suman algunas más que se me ocurrieron a medida que ustedes venían hablando.

Empiezo por las que ya tenía preparadas.

En primer lugar, me interesa saber si existe un protocolo de actuación en la operativa de descarga de petróleo a través de la boya petrolera de José Ignacio. Obviamente, me imagino que existe, por lo que me gustaría que nos lo hicieran llegar a la comisión, además de explicarlo acá.

Por otra parte, ¿cuál es el protocolo de actuación frente a un evento de derrame de petróleo en la operativa de descarga a través de la boya petrolera de José Ignacio?

¿Cuál es el protocolo de manejo de los manguerotes, antes y después de la descarga de petróleo, a través de la boya de José Ignacio?

¿Cuál es el protocolo de aviso a las distintas autoridades cuando se produce un derrame en la zona de la boya de José Ignacio, así como de actuación y de alerta a la población de la zona?

Quiero saber –aunque en parte ya contestaron esta pregunta– si existió un problema en la descarga de petróleo del día 20 de noviembre de 2018 en la boya petrolera de José Ignacio. Entre las cosas que manifestaron acá, dijeron que el 20 terminó esa descarga y el mal tiempo empezó el 22. Del 22 al 8 hubo mal tiempo –aunque me imagino que en algún momento habrá amainado– y entendí que no hubo inspección. Quisiera saber a qué se debió eso. También manifestaron que el capitán de amarre era el que había tomado la decisión junto al que dirige el buque para no lavar el manguerón. Si tengo bien la información, el capitán de amarre no tiene autoridad directa sobre los funcionarios de Ancap que trabajan en la operativa, pero sí tiene en tierra un nexo con el organismo para tomar las decisiones. Quiero saber quién avaló la decisión del capitán de amarre de no lavar los manguerones el día 20. Ese día no había tormenta y las condiciones climáticas no eran las mismas que el 22.

Quisiera saber si después de esta descarga del día 20 se aplicó debidamente el protocolo de manejo de mantenimiento de los manguerones y quién supervisó que eso realmente se hiciera en forma correcta o quién autorizó a que se hiciera de otra manera por parte de Ancap.

¿Cuántos derrames hubo entre el día 20 de noviembre hasta el día de hoy? ¿Se cuantificó el volumen de petróleo derramado? ¿Cómo se cuantifica? ¿Cuál es el volumen de petróleo que puede quedar en los manguerones? ¿Qué análisis se hizo de la situación para prevenir futuros derrames? Me imagino que tienen una autocrítica en la interna con respecto a esto. Lo que más nos preocupa a nosotros es eso. ¿Qué medidas se están tomando para prevenir futuros derrames? ¿Cuáles fueron las acciones de contingencia frente a estos derrames de petróleo en torno a la boya de José Ignacio? Quisiera saber si consideran que lo actuado en materia de contingencia para disminuir el impacto de los daños que provocan los derrames es correcto. ¿Qué análisis hacen el día después de lo actuado? ¿Qué mantenimiento se le hace a las boyas petroleras y con qué frecuencia? ¿Consideran que esa es la adecuada? ¿Consideran que estas boyas petroleras de José Ignacio, que si no me equivoco son dos y las van rotando, son las adecuadas para las actuales condiciones meteomarinas locales? A nadie escapa el tema del cambio climático. Hace cuarenta años el clima era de una forma y lamentablemente ahora ha cambiado y las condiciones meteorológicas también. Por lo tanto, quisiera saber si en las actuales condiciones meteomarinas locales estas boyas son las adecuadas. ¿Cada cuántos años o con qué periodicidad se rota la boya de José Ignacio para su mantenimiento o para que funcione adecuadamente? ¿Cuándo fueron construidas las boyas que existen actualmente, me refiero a la que está en uso y la otra que se utiliza para rotar? ¿Cuánto cuesta la reconstrucción y el mantenimiento de cada boya y cada cuánto se hace? ¿Qué costo tiene? ¿Cuál es el valor de una boya nueva y cuántos años estaría operativa si compráramos una boya nueva?

¿Funcionan las válvulas de bloqueo remotas submarinas? ¿Con qué frecuencia se les hace el mantenimiento y cuál es la importancia de su funcionamiento? ¿Cuál es el porqué y el para qué de esas válvulas?

En lo que refiere a los manguerotes ¿cuál es su vida útil? Según el protocolo, que me imagino que existe ¿cada cuánto tiempo tendrían que ser cambiados? ¿Hay una diferencia entre unos y otros? ¿Cuál tiene que ser cambiado antes y cuál después? ¿Cada cuánto se hace el mantenimiento? ¿Cuánto hacía que estaba en uso el manguerote que se rompió?

Desde que se colocó el equipo de telemetría, monitoreo ambiental y operativo ¿se midió su impacto en el comportamiento dinámico de los manguerotes? En la foto que nos mostraron vimos el mar en calma, pero sabemos que las tormentas son más periódicas, el oleaje hace que la boya trabaje de una manera diferente y hay que tener en cuenta que esta es una estructura considerable. Quisiera saber si se ha hecho un estudio de ingeniería, o el que puedan hacer, a fin de analizar si la estructura que le pusieron arriba cambió la dinámica de la boya y cómo. ¿Hay un estudio sobre el efecto que tiene ese cambio de fuerzas sobre los manguerotes, específicamente el segundo que fue el que se rompió?

¿Se estima a corto plazo hacer más operativas en los manguerotes? ¿Cambiarlos y poner nuevos –no sé si se terminó de arreglar el que estaba roto– o hacerles mantenimiento? ¿Se piensa a corto plazo hacer más operativas como el mantenimiento o cambio de manguerotes? Quisiera saber qué precauciones se van a tomar, habiendo aprendido de los incidentes que ya pasaron.

Los remolcadores de Ancap séptimo y octavo ¿son los adecuados para la operativa en el mantenimiento de la boya según las condiciones actuales del mar y del clima?

La Disposición Marítima n.º 157 aplica para las operaciones y no dice nada sobre los casos de mantenimiento efectuados en el mar que, si no me equivoco, fue lo que aconteció: por lo menos el segundo derrame se produjo cuando fueron a cambiar el manguerón.

En las disposiciones particulares de esta normativa –imagino que la tienen bien presente, sobre todo la señora gerente de Medio Ambiente, pues tiene que ver con los cuidados medioambientales– se especifica que en la boya petrolera aplica cobertura tipo B. Cuando uno lee esto piensa que la boya de José Ignacio está contemplada en estas disposiciones, pero cuando va a lo particular se encuentra con que no, que hay un vacío normativo. Concretamente, encontramos una normativa que refiere a la zona Alfa y otra a los puertos, pero lo que he podido vislumbrar –y me he asesorado al respecto– es que en la zona que vendría a ser la de la boya petrolera de José Ignacio –si no me equivoco, tendría que ser B– no hay una normativa específica. Según la información que tengo, esa situación haría que Ancap, a la hora de prevenir derrames o el impacto que ellos puedan causar en la costa, pudiera pivotear entre tratarla como puerto o como zona Alfa que queda en medio del océano.

En las disposiciones transitorias de esta normativa de la Armada Nacional

–particularmente cuando se hace referencia a la OSRO– se menciona que hasta tanto no haya una OSRO en Piriápolis o en Punta del Este, la que debería de ocuparse de la boya de José Ignacio tendría que ser la de Montevideo o la de La Paloma, con los inconvenientes que ello acarrea. Digo esto, porque si se produce un evento que necesita contención, de Montevideo hasta la boya no se llega en una hora; lo mismo si se parte desde La Paloma. La normativa determina que cuando se descarga petróleo en un puerto la OSRO tiene que estar a sesenta minutos y en la zona Alfa, que está en medio del océano, de cuatro a seis horas. Aclaro que digo esto pensando en la prevención. Ahora la situación se pudo controlar porque fueron derrames menores –así lo expresó el señor ingeniero–, pero si llegamos a tener un evento mayor, mi preocupación es cómo lo vamos a prevenir con un manejo adecuado. Para el caso de que se dé el evento o el accidente que siempre puede llegar a pasar, me gustaría saber cuál es la medida de contención que evitaría un mal mayor.

Hago referencia a la disposición marítima n.º 157 porque he encontrado falencias o falta de normativas que contemplen lo que hoy nos está convocando, es decir, el cuidado del medio ambiente, de nuestras playas y la prevención ante un eventual accidente en la boya petrolera de José Ignacio.

También quisiera saber si para Ancap la ubicación de la boya petrolera de José Ignacio se asimila más a una zona alfa o a una zona portuaria. Entiendo que es bien importante saber si tienen definido esto y bajo qué criterio. Es importante saber cómo Ancap y las autoridades de los ministerios definen una boya que se encuentra a 3.600 metros de la costa a la hora de implementar la operativa en dicha zona.

¿Cuál es la norma de referencia que toma Ancap para decidir sobre las medidas de prevención ambiental en la operativa de la boya de José Ignacio? ¿La trata como zona alfa o como zona portuaria? En caso de tratarla como zona portuaria, pregunto por qué no le exigimos a los buques –si no me equivoco, son los que tienen que contratar las OSRO para la descarga– que tengan la OSRO ahí ante un eventual derrame.

En lo personal me preocupa muchísimo esto y por ello estuve en la zona. Se produjo el primer evento que se conoció públicamente el 8 de diciembre y a los dos o tres días estaba acá el ingeniero Nario, director de Dinama, y le preguntamos cómo se había actuado, a lo que nos respondió, algo así, como que habían encontrado dos o tres pájaros –la información que ustedes dieron acá–; sin embargo, la información que recibimos de la gente del lugar, de quienes estaban veraneando o trabajando, era otra. Hoy en día todos son reporteros de las cosas lindas y de las no tan lindas que pasan a lo largo y ancho del mundo y, sobre todo, en el país. Luego de que gente que conozco me enviara fotos reales de lobitos empetrolados, me fui hasta allá y lamentablemente pude visualizar las falencias en el manejo integral costero, donde Ancap tiene que ser el principal actor junto con los vecinos para dar alertas tempranas y para tender redes a fin de saber qué se puede hacer en comunidad ante un evento de este tipo. Estuve recorriendo la costa y una de las cosas que refiere cualquier vecino del lugar es que es habitual salir a caminar por la costa en cualquier época del año y volver con los zapatos sucios de petróleo o con la ropa estropeada por los restos de petróleo que se pueden encontrar, por ejemplo, en alguna roca. Al respecto, hay una preocupación genuina en la gente.

Justo el domingo 16 de diciembre me estaba volviendo a Montevideo, pensando qué pasaba con los sedimentos porque el 8 de diciembre había habido un derrame. Nuestros invitados hablaron de que hubo una contención y que para ello usan productos químicos –les dicen dispersantes–, pero

también hay otra cosa que el ingeniero acotó hoy: que hay 19 o 20 metros de profundidad y también que el lugar está muy cercano a la costa.

Una de las cosas que me hicieron ir allá fue que los salvavidas –que, además, son buceadores de la zona– me refirieron que había sedimentos abajo, en el fondo, que no se habían dispersado a ningún lado.

Entonces, Ancap, que tiene también una dependencia de cuidado ambiental, ¿qué monitoreo hace de los sedimentos, de la acumulación que se va generando por las sucesivas pérdidas de petróleo? ¿Cuántos derrames, aunque sean pequeños, hay habitualmente en la operativa? ¿Hay una planilla que vaya cuantificando esos derrames que se dan periódicamente? ¿Ustedes ponen al tanto de esto a la Dinama? ¿Tienen conexión fluida con la Dinama y la Dinara para estudiar juntos el impacto que pueden tener estos eventos que, aunque sean pequeños, con el tiempo y la acumulación pueden ir generando todo un problema en el ecosistema, en la biótica, en la calidad de nuestras playas y alimentos y en la vida de la gente?

Cuando pasó el último evento del 16 de diciembre, ya estaba volviéndome de la zona y me avisaron que les habían pedido que pusieran bandera sanitaria desde el balneario Buenos Aires hasta José Ignacio y yo, justamente, estaba saliendo de allí. Entonces fui por la planta, pedí permiso y solicité hablar con el encargado –que estaba en la zona– para saber de primera mano todo esto porque la gente se asustó. Quienes habían estado todo el fin de semana interactuando de una u otra manera se asustaron cuando se pusieron las banderas sanitarias porque no sabían qué pasaba. Mi intención fue, como un ciudadano más –además, con las responsabilidades que uno tiene, cuando se entera de algo no puede hacer como que no sabe o no ve–, llegar y, con respeto, buscar una respuesta para quienes me la estaban pidiendo, pero no la encontré. Respeté que no pudieran hablar conmigo pero, obviamente, fui a la playa, al balneario Buenos Aires, desde donde se ponían las banderas sanitarias para José Ignacio. Lo que pude observar fue que para el otro lado no habían banderas sanitarias y toda la operativa de un buque –un barco que no sé si era de Ancap o de OSRO– que iba haciendo la contención del derrame del día 16. Fui hasta la Barra y, aunque después abandoné, estuve por lo menos dos horas y media siguiendo toda la operativa y tomando fotos y videos. Me encontré con gente de Ancap que también estaba monitoreando todo por tierra, pero en ningún momento vi que alertaran a la gente de que había un derrame, que estaban conteniéndolo o tratando de contenerlo. De esa zona para allá, desde el balneario Buenos Aires rumbo a Punta del Este era normal la actividad en las playas, pero ustedes estaban trabajando, o quienes ustedes contratan para estos eventos estaban trabajando; pero para el otro lado no había nada de contención. Donde pidieron poner la bandera sanitaria, desde el balneario Buenos Aires hasta José Ignacio no había operativa de contención. Yo quisiera saber si ustedes estaban al tanto de eso, si fue una decisión que se tomó porque no contaban con más recursos que ese barco y los gomones que estaban trabajando ahí. El alerta era que desde el balneario Buenos Aires hasta José Ignacio no entraran al agua. Entonces, por más que haya sido pequeño el derrame, como lo dijeron acá, que internacionalmente no es considerado un problema, para nosotros, localmente, sí lo es. Creo que trabajaron con mucha fortaleza, muy comprometidos y se contuvo el mal mayor, pero hay que reconocer que sí hay un problema. Ojalá no hubiera estado ahí, ojalá no hubiese pasado, pero lamentablemente sucedió. Yo fui por la muerte de un lobito, cuya foto me la habían mandado, que estaba empetrolado, y quienes lo asistieron no encontraron a nadie, a ninguna ONG ni nada en ese momento para ayudarlo, y se terminó muriendo. A su vez, me encontré con otro evento y aunque digan también que no se pudo estudiar por distintas razones, que lo que pasó no se puede cambiar, también tengo testimonios de que después hubo muchísimos más lobos empetrolados, aunque no necesariamente eran bebés.

Yo lamento mucho que hoy no estén las autoridades correspondientes de Dinama para dar la cara en esto, porque si ustedes tienen un problema puntual al que seguramente le están buscando soluciones, quien también tiene que estar espalda con espalda dando la cara acá son las autoridades del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

A mí me preocupan específicamente todas estas cosas que manifesté. Si existen los problemas la forma de solucionarlos es reconocerlos y después tomar las medidas que haya que tomar para prevenir lo más posible que estos eventos se vuelvan a repetir; y asimismo pedir que se invierta lo que se tenga que invertir en esta boya, que es tan esencial para la actividad petrolera, pero que está ubicada en un lugar sumamente vulnerable y también precioso para todo el Uruguay, no solo porque yo sea ecologista, pues si uno tiene sentido común desde el punto de vista económico verá que esa es una zona que para el Uruguay vale oro.

La dejo por ahí. Las preguntas están planteadas. Disculpen que sea extensa, pero he estado tratando de entender todo esto y buscándole la vuelta para también ser parte de la ayuda para que

esto no siga pasando.

Muchas gracias.

SEÑOR BIANCHI.- Como integrante de la Comisión de Medio Ambiente del Senado agradezco la presencia de las autoridades del Ministerio de Industria, Energía y Minería, y de las autoridades y técnicos de Ancap. Lamentamos que no hayan comparecido las autoridades del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, fundamentalmente de la Dinama.

Mi principal interés es compartir mi preocupación ante el derrame de hidrocarburos ocurrido el 10 de diciembre próximo pasado, como parte de la operativa normal de la boya petrolera de José Ignacio, el impacto que tuvo y la incertidumbre que causó. El impacto ha sido de pública notoriedad. Esos hechos preocuparon, y aún preocupan, al país por todo lo que pasó y también porque se da al comienzo de la temporada turística nacional, y en un balneario que es ícono internacional. Hemos convocado a los señores ministros con el fin de intercambiar opiniones, pareceres y aportar algunas soluciones posibles que puedan implementarse.

El principal impacto ambiental está relacionado con la flora y con la fauna oceánica, así como también con la faja costera atlántica. Derrames como el que nos ocupan han ocurrido históricamente en la boya petrolera de José Ignacio, aunque no todos han generado similares consecuencias. Nosotros aspiramos a que Uruguay proteja aún más el concepto de *Uruguay Natural* que surgiera en el seno del Ministerio de Vivienda y Medio Ambiente en el año 1991. Soy plenamente consciente de que entre todos deberíamos custodiar los bienes naturales que tenemos en el país. El *Uruguay Natural* como tal no debería ser solo un eslogan turístico, sino un conjunto de prácticas públicas y privadas que nos representen ante la comunidad internacional como un país previsible en estos temas y disfrutable.

Las incertidumbres a las que hacíamos referencia radican en la percepción de que se podrían haber implementado medidas para prevenir el referido derrame y en que el manejo a posteriori pudo haber sido más adecuado. La capacidad de respuesta de nuestro país ante eventos medioambientales como el sucedido debería mejorar con el fin de proteger no solo nuestro hábitat común, sino también la vida misma de cada uno de nosotros.

Deseo hacer una referencia directa a algo que dije anteriormente. El Principio 15 de la Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de junio de 1992 dice: «Con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente.»

Voy a reiterar algunas de las preguntas que contenía el pedido de informes que les hice llegar el 12 de diciembre pasado. ¿Cuál fue el origen de la rotura de los manguerotes que se utilizan para traspasar el crudo en la boya petrolera de José Ignacio? ¿Cuál fue la labor desplegada por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente una vez conocido el accidente? Quiero aclarar que en las preguntas se menciona al ministerio de vivienda porque también esperábamos a sus autoridades, pero se las voy a leer igual. ¿Qué protocolo se desplegó de parte de la Dinama y cuánto tiempo después la referida dirección nacional, autoridad en la materia, se constituyó en el lugar de los hechos? ¿Cuáles fueron las medidas concretas que adoptó?

¿Qué medidas concretas fueron adoptadas en el marco de lo dispuesto en el artículo 47 de la Constitución de la Republica con relación a la más adecuada gestión medioambiental, ante el impacto en toda la zona afectada por el derrame del crudo, de nuestra flora y fauna marina costera del departamento de Maldonado?

¿Qué medidas concretas previas fueron adoptadas en el marco de lo dispuesto en el artículo 47 de la Constitución de la Republica? Me gustaría saber si el MVOTMA posee una estadística histórica confiable de los derrames producidos en el trasvase de crudo en la Boya Petrolera de José Ignacio.

Solicitamos que se indique por qué se permitió que Ancap, ante el llamativo silencio de la Dinama y del MVOTMA ante estos hechos, asumiese el rol de informante de la situación del derrame del crudo y explicase a la población nacional el estado de situación, cuando ello significa una manifiesta autoevaluación de sus responsabilidades.

También queremos saber por qué la Dinama siendo que es la autoridad nacional medioambiental del Uruguay, ha optado por un significativo silencio o, a lo sumo, ha hecho una evaluación a distancia de la situación.

Estas preguntas estaban dirigidas a las autoridades del MVOTMA, pero ahora quisiera hacer las correspondientes al Ministerio de Industria, Energía y Minería y a Ancap.

Ante los hechos ocurridos como consecuencia del derrame de petróleo acaecido el día 10 de diciembre pasado, ¿bajo qué directivas del MVOTMA actuó Ancap? ¿Qué área y profundidad alrededor de la boya petrolera de José Ignacio impactó el derrame de petróleo y entre esta y la faja costera que finalmente resultó impactada?

¿Qué protocolo de contingencias desplegó Ancap en tal circunstancia y con qué autorización previa de la autoridad nacional en medioambiente?

¿Qué estadística histórica es de conocimiento de Ancap con relación a derrames en la operativa de trasvase de petróleo en la boya petrolera de José Ignacio?

¿Qué antigüedad presentaban los manguerotes utilizados en la operativa del 10 de diciembre de 2018 en la boya petrolera de José Ignacio y cuáles fueron los motivos que generaron sus averías?

¿Respecto de qué antecedente fue calificado por Ancap como un pequeño derrame lo ocurrido el 10 de diciembre de 2018?

¿Qué medidas posteriores al derrame de petróleo introdujo Ancap en el plan de contingencias que aplicó? Si fuera ese el caso, enviar al Parlamento nacional para su conocimiento.

¿Fueron utilizados elementos dispersantes entre las medidas posteriores al accidente? ¿A qué profundidades oceánicas se utilizaron esos dispersantes? Si ello es afirmativo indicar al parlamento nacional todos aquellos elementos que los caracterizan y los lugares específicos en los que fueron utilizados.

¿Qué disposición final, lugar y procedimiento general se implementaron para el destino del crudo recuperado y de todo aquel material utilizado en las operaciones? De manera particular, se desea conocer la disposición final de fauna marina que haya sido impactada y particularmente de los 80 lobeznos que murieron en los días siguientes al evento.

¿Cuáles a juicio de Ancap han sido los impactos de todo tipo, asociados al derrame de petróleo ocurrido el 10 de diciembre de 2018?

¿Qué comunicación implementó Ancap y a qué autoridades el día 10 de diciembre de 2018, inmediatamente después de los hechos asociados al derrame de petróleo en la boya petrolera de José Ignacio?

Antes de finalizar esta introducción y asumiendo esta comparecencia como un intercambio positivo para que futuros eventos que puedan suceder en la boya petrolera de José Ignacio sean gobernados de la mejor manera posible es que entendemos necesario y muy oportuno llamar a una auditoría internacional a través de la cooperación intergubernamental con países con probada experiencia petrolera. La cooperación valoraría los protocolos vigentes con el fin de introducir en los mismos, principalmente en Ancap y en la Prefectura Nacional Naval, aquellas medidas que se consideren pertinentes.

Lo expresado no se basa en un menosprecio de los niveles profesionales de los organismos citados sino el propender hacia una visión neutral, que colabore con el Uruguay y lo potencie, en un área en la que la capacidad de respuesta de nuestro país debería ser reforzada.

Muchas gracias.

SEÑOR GARÍN.- En principio, quiero agradecer a todo el equipo del Ministerio de Industria, Energía y Minería y de Ancap, por la información que nos han brindado. Me parece que mi intervención va a ser

un poquito más espontánea, pero espero poder trasmitir las inquietudes.

En primer lugar, quiero resaltar especialmente la comparecencia de nuestros invitados, que da tranquilidad a la ciudadanía, porque se está brindando la información precisa de lo que pasó en un ámbito de dominio público y con toma de versión taquigráfica. Se empezó diciendo que, en última instancia, acá lo que se estaba abordando, es decir, el motivo central de esta convocatoria, era un derrame en una boya petrolera de José Ignacio y lo primero que se dijo por parte de la presidenta de Ancap, es que se trató de un incidente que les ha llamado la atención –que le pusieron la atención que precisaba– y que se hacía aún en un escenario donde hay riesgo de volúmenes acotados y de posibles daños a generar. Evidentemente, cuando en una actividad industrial –que es manipulada por seres humanos– se manejan elementos que fuera de su ámbito de conducción natural significan riesgo para el ambiente, está muy bueno que se sepa, como también es bueno saber que se están manejando riesgos controlados. Esta fue la tercera o cuarta frase que se pronunció en esta comparecencia. Entonces, a nuestro modo de ver, aquí hay un compromiso muy importante de parte de Ancap en el sentido de tranquilizar a la ciudadanía de que se estaba manejando un incidente que les llamó la atención y que, rápidamente, se procedió a actuar. Por suerte, tenemos la ventaja de tener versión taquigráfica y de haber podido convocar a nuestro invitados en esta instancia porque, si no, están los trascendidos y las versiones oficiales. De esta manera, la versión taquigráfica del Parlamento da la oportunidad de brindar versiones oficiales; es más, incluso, está claramente cuantificado de que se trató de una pérdida que se dio en dos instancias y se explicitó al detalle lo que sucedió. Entonces, yo saludo que tengamos esta información, porque le vamos a poder trasmitir tranquilidad a la ciudadanía. Quien quiera leer esta información tendrá la certeza de lo que pasó, y quien quiera especular por lo que dijo el vecino que pasaba por la playa sobre lo que le pareció, está bien, porque todo el mundo es libre de elegir la versión que toma para hacer su reflexión. A mí me corresponde resaltar la información que corresponde en esta instancia, e insisto en la importancia de haber traído información transparente y pormenorizada que se traduzca en dar datos precisos a la ciudadanía. Después, cada uno sacará sus propias conclusiones en función de la valoración que haga.

Este fue un incidente, claramente detallado, que aparentemente empezó el 19 de noviembre y que tuvo un período de incidencia bastante grande, que también fue declarado en esta instancia; entre el 22 de noviembre y el 7 de diciembre, aparentemente, hubo unas observaciones defectuosas que no permitieron hacer el monitoreo y, posiblemente, allí se haya dado la rotura. Es decir, que se está asumiendo la responsabilidad de que en medio de un temporal, las condiciones climáticas dificultaron el monitoreo, y ello no se oculta. El 8 de noviembre se detectó la avería, se marcó claramente los procedimientos que se siguieron y, después, cada uno podrá sacar las conclusiones. Acá se está dando la información de lo que pasó y eso es muy valioso.

En segundo término, también quiero decir que la Dinama dio la cara en esta misma comisión –insisto: la Dinama dio la cara en esta misma comisión–, porque compareció ante este ámbito el día 12 de diciembre en medio del insuceso –porque, entre otras cosas, todavía no se había podido cambiar el manguerón averiado– e informó lo que estaba pasando. Es decir que muchas de las informaciones que aquí se han reiterado ya están, afortunadamente, también registradas en las versiones taquigráficas de la sesión de esta misma comisión correspondiente al día 12 de diciembre, y la que las proporcionó fue la Dinama. Por lo tanto, me quedo tranquilo de que también la Dinama ha dado la cara. No ha venido después porque todavía el incidente estaba en curso. Y si una repartición del Poder Ejecutivo a último momento da una justificación por la que no puede venir a una reunión y eso se traduce como que no da la cara, por lo menos tomamos distancia de esa valoración.

En tercer lugar, el incidente del derrame me parece que ha quedado muy claro. Ya he realizado algunos comentarios al respecto. Pero quiero sacarme una duda, que voy a plantear a toda la delegación que nos visita. Aquí se aseveró que hay sucesivas pérdidas de petróleo. Parece que se pierde petróleo todos los días. De manera que quiero que, antes de que la delegación se vaya, alguien me diga si esto es así o no es así, porque si eso se da, entonces sí me empiezo a preocupar. Por lo tanto, insisto, quisiera que me digan con certeza si esto es así, porque tenemos que dejarlo claro.

Por último, la convocatoria es a fin de dar cuenta del manejo de la situación y afectación de los derrames de petróleo de la boya petrolera José Ignacio. Entiendo que la delegación que nos visita nos ha contestado, en un porcentaje muy alto, los planteos que se han realizado sobre el motivo de su venida. Pero después se han agregado un sinnúmero de preguntas sobre las boyas, los remolcadores, el cuidado del medio ambiente, el manejo costero, etcétera. Incluso, el señor senador Bianchi hasta realizó una propuesta de una consultoría internacional. En este sentido, voy a dejar planteado a mis colegas que tengamos la oportunidad de trasladar todas esas consultas al ministerio o a los ministerios que correspondan para que nos puedan traer las respuestas con la rigurosidad que exigen las preguntas que se han hecho, porque me parece que sería muy superficial actuar de otra manera. En lo

personal admito que no conozco nada al respecto; sentía que estaba entrando a la Facultad de Ingeniería a hacer la carrera de ingeniero en petroleras. Creo, insisto, que esas preguntas deben tener respuestas con la rigurosidad que corresponde.

En definitiva, por el momento termino diciendo que entiendo que se ha dado una respuesta muy razonable al motivo central de esta convocatoria y propongo que las otras preguntas se hagan llegar a los ministerios para que nos contesten con la rigurosidad del caso, porque creemos que profesionales que seguramente han dedicado muchos años de su vida a estudiar y a trabajar en este tema deben tener la oportunidad de dar una respuesta acorde a los planteos y no un ensayo de respuesta de diez segundos, en cuyo caso no estaríamos haciendo ningún aporte.

SEÑORA PRESIDENTA.- Es de recibo lo que dice el señor senador, pero hemos estado haciendo los deberes, hemos hecho preguntas concretas y aquí tenemos la gente más especializada en el tema como para que nos dé las respuestas correspondientes.

SEÑORA XAVIER.- Quiero agradecer a la delegación presente y agregar que, obviamente, me parece perfecto que se aclaren las dudas que se puedan evacuar en este tiempo, pero con respecto a los otros temas lo correcto habría sido tramitar un pedido de informes. Esto es algo que puede hacer cada legislador, pero incluso se podía haber resuelto, como a veces se hace, que sea la comisión la que remita un pedido de informes detallado con los estudios que han realizado la señora presidenta y el señor senador Bianchi.

Por lo tanto, insisto, desde el punto de vista metodológico, me parece que la delegación puede realizar aportes en este momento sobre determinados planteos, pero que los otros pueden venir respondidos por escrito para el conjunto de la comisión, porque creo que las respuestas nos van a ilustrar a todos.

SEÑOR BIANCHI.- Quisiera hacer otras preguntas.

¿Cuándo fue diseñado el protocolo de operación que se utiliza en la boya petrolera de José Ignacio? ¿El protocolo de operación en uso presenta modificaciones o actualizaciones respecto a cuando fuera diseñado? ¿Qué condiciones extremas señala el protocolo de operación para abortar el trasvase de petróleo entre buque y boya en cuanto a velocidad del viento, altura de la ola y velocidad de corriente y marea? ¿Quién y de qué manera autorizó operar en la boya petrolera de José Ignacio? Según fuentes oficiales en ese momento había olas de once metros. Estuve mirando lo que sucede en otros puertos y en el de San Juan de Tenerife se puede operar hasta, como máximo, con olas de dos metros y medio y cuarenta nudos de viento. Seguramente, esas no eran las condiciones en José Ignacio.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradezco el parecer del senador Garín y los consejos de la senadora Xavier, pero cada uno tiene sus métodos de trabajo. Este es un tema que, no solo me preocupa, sino que me ha ocupado prácticamente durante todo el mes de diciembre. No es lindo ni grato estar un 27 de diciembre acá, a todos nos cuesta, pero es un tema que amerita ser tratado como se debe y no puedo dejar de hacer esas preguntas, que tienen que ver con la operativa directa.

Como sugerí al comienzo, no tienen que detallarme todos los protocolos de acción, pero sí las bases, que las tienen claras. Después nos podrán hacer llegar a la comisión el protocolo de cada acción de la que pedimos información para que cada senador que quiera estudiar el tema pueda ver a conciencia de qué se trata.

Nosotros hicimos propuestas concretas de la operativa, sobre todo de cosas que ya explicaron acá, en las que queremos ahondar más y nos gustaría que nos contestaran.

SEÑORA XAVIER.- Solo quiero dejar constancia de que no se trata de consejos ni de sugerencias; se trata del buen uso de los mecanismos parlamentarios.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias.

SEÑOR GARÍN.- Quiero decir que quienes nos visitan también pueden apelar a su método de trabajo para responder. Es importante el método de trabajo de los senadores, como hemos planteado, pero

también es importante resguardar el derecho de los visitantes de utilizar el método que quieran plantear. Se trata de respetar el derecho que tienen de expresarse en las condiciones que necesitan.

SEÑORA PRESIDENTA.- No abra el paraguas que todavía no está lloviendo.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Solo quiero hacer algunas acotaciones antes de pasarle la palabra a la ingeniera Jara.

Como Poder Ejecutivo que somos, para nosotros es un honor estar acá informando porque creemos que es nuestro rol hacerlo. Es lo que vamos a hacer, pero lo queremos hacer con la rigurosidad adecuada y con el nivel de detalle que se ha pedido. Para eso vamos a hacer comentarios generales, atendiendo a los pedidos, y luego acercaremos la información correspondiente de los protocolos o lo que se requiera, de modo de responder con la rigurosidad que corresponde. Vamos a hacer eso y, por supuesto, como Poder Ejecutivo que somos, no vamos a comentar sobre los juicios de valor; para eso tenemos un poder separado: el Poder Legislativo.

Con respecto al tema del manejo de la información, quisiera hacer alguna acotación. En su momento, se dio toda la información que se consideró adecuada, que se consideró mejor en instancias en las que se estaba gestionando un riesgo. Digo esto porque se habló de un llamativo silencio de las instituciones. Se dio toda la información sobre los protocolos correspondientes. Por supuesto que estamos abiertos a las sugerencias de mejora de los procesos, pero, justamente, lo que se quiso hacer fue mantener informada a la población con versiones oficiales de lo que estaba pasando, con la misma apertura con la que estamos presentando todo acá. Esto es porque la transparencia nos parece fundamental, tanto por el lado de la comunicación como por el lado de las posibles mejoras.

También quisiera hacer alguna acotación particular porque, con esta misma visión, me preocupa que se maneje como información lo que son trascendidos. Y pongo como ejemplo el tema de los lobitos que aparecieron muertos el día subsiguiente, un episodio que en ningún caso ni por ninguna institución se había relacionado con el derrame. La Dirección Nacional de Recursos Acuáticos emitió una nota en la que, específicamente, aclaraba que no tenía nada que ver con el tema, que es un fenómeno que se da todos los años. Si bien se entiende la preocupación, no se corresponde con ningún hecho de la realidad y sigue sin corresponderse; entonces, queríamos hacer esa acotación para que quedara claro.

Le paso la palabra a la ingeniera Marta Jara para que responda las preguntas planteadas, pero seguimos abiertos a recibir más preguntas.

SEÑORA JARA.- Los señores senadores nos hicieron preguntas de mucho detalle que me permito agrupar en cinco categorías: sobre los protocolos de actuación; sobre los protocolos de manejo de la contingencia; sobre el mantenimiento y las características de los equipos; sobre la normativa, las disposiciones marítimas, etcétera, y sobre los monitoreos ambientales y de reporte que se hacen.

No he logrado siquiera ir anotando las preguntas porque son muy profusas y de mucho detalle. Algunas simplemente se podrían abordar entregando la información, que son protocolos de varias páginas y con varios anexos; desde luego, estamos dispuestos a compartir toda esa información. Las respuestas a esas preguntas no podríamos ni recitarlas de memoria, por algo está todo documentado. Son temas que requieren precisión y rigor técnico, y no quisiera dar información que no cumpliera con nuestra premisa de brindar información de calidad. Podemos sí contestar temas más conceptuales y puntuales y si hay alguna pregunta que lo amerite, los técnicos presentes podrán ayudar a entenderla.

Los protocolos existen, están documentados y son sujeto de un trabajo de mejora continuo. Por ejemplo, en 2016 se encargó y se obtuvo una consultoría internacional que abarcaba aspectos tanto de mantenimiento como de operativa de la boya para asegurarnos de que estamos cumpliendo los estándares y de que conocemos las mejores prácticas de la gente que se dedica a esto y que mira una multiplicidad de boyas, porque nosotros tenemos solo una. Entonces, esa apertura, esa inquietud por asegurarnos de que nos mantenemos actualizados la estamos atendiendo.

En cuanto a los manejos de la contingencia, por alguna de las preguntas que se plantearon me dio la impresión de que había una confusión. Es importante entender que una vez que se produce un evento de estas características, se forma un comando de emergencia liderado por la Prefectura Nacional Naval. Entonces, el rol de Ancap, como operador, queda subordinado a la directiva y a las

decisiones que determina la prefectura. El Comité de Emergencia –que en nuestra presentación detallamos cómo está conformado y con qué frecuencia se reunió– abarca a todas las autoridades que en el diseño de cómo se maneja la contingencia se considera que son las justas y necesarias para tomar las decisiones y llevar adelante la operativa. Más allá de esta contingencia –y voy a abordar el tema de la normativa– existe un trabajo interinstitucional constante. Las normas van evolucionando en todo el mundo y nuestro país tiende a reflejarlas e incluso son cumplidas por los buques que vienen a nuestro mar. La boya y todo el sistema tienen que cumplir la normativa internacional.

En 2015 cambió toda la normativa que tiene que ver con el manejo de las contingencias, el rol del ahorro, quién lo contrata, dónde tiene que estar, etcétera. Es un trabajo constante.

Con respecto al uso de dispersantes y químicos debo decir que esto evoluciona y Ancap, desde el punto de vista de operador y de su labor industrial, hace aportes e interviene en esta actualización.

Otro tema asociado con lo que señalé anteriormente tiene que ver con que Ancap no puede decretar la instalación de bandera sanitaria porque eso está en la órbita de la Prefectura. Entiendo que no hubo bandera sanitaria por este tema en esa fecha sí la hubo del lado de la playa Mansa por la rotura de un colector de desagües. Del lado de José Ignacio –estoy tratado de que me lo confirmen– no recuerdo que haya habido bandera sanitaria.

En cuanto a los reportes de los impactos que se pudieron observar quiero señalar que de las personas que estamos aquí, los ingenieros Bastarrica, Lurner, la ingeniera González, que es la jefa de terminal del este, el ingeniero Horvath, el vicepresidente y quien habla, nos hemos alternado para estar allí y si hay información que podamos tener de impactos no registrados habrá que canalizarla. En la opinión pública se manejó la actividad de la ONG que atiende a fauna marina. Hemos estado en contacto con ellos, así como también con la Dinama y la Dinara y no hemos identificado una cantidad masiva de lobos empetrolados. Hubo mortandad de lobos pero no nos llegó ninguna evidencia de esos lobos empetrolados de los que se está hablando. El único que tenemos registrado es el que tiene la SOS Rescate Fauna Marina y que está en el informe de la Dinama. No estoy segura si ya fue emitido este documento, pero sigue un procedimiento, les da vista a los diferentes actores y nosotros cumplimos con nuestra parte. Por lo tanto, si hay información o evidencia concreta nos gustaría que se nos proporcione, porque forma parte del procesamiento de toda la información para cumplir con el espíritu de mejorar de forma continua con nuestros cometidos.

No sé si queda alguna pregunta puntual.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quedan varias preguntas puntuales. Si no empiezan a reconocer que hubo un problema, ante un futuro evento no tendrán las herramientas necesarias para evitarlo.

Hicimos preguntas precisas y para ilustrar un poco pedimos que nos hicieran un análisis de la situación para prevenir futuros derrames y qué medidas se están tomando para ello. Está presente en sala la jefa de Terminal Este, ingeniera María Victoria González que seguramente nos podrá responder esas preguntas. Me imagino que también nos pueden contestar si para Ancap la boya José Ignacio es asimilable a una zona alfa o a una zona portuaria. En cuanto a la pregunta concreta de cada cuánto tiempo cambian los manguerones y la referida específicamente a las boyas, me imagino que los ingenieros las podrán contestar.

SEÑORA XAVIER.- ¿Se les puede dar una copia?

SEÑORA PRESIDENTA.- Sí, se les puede dar. Pero, además, yo vi que ellos iban escribiendo las preguntas que podían contestar. Así que es una falta de respeto decir…

SEÑORA XAVIER.- La falta de respeto la está cometiendo usted, señora presidenta, al no dar garantías a nuestros invitados.

SEÑORA PRESIDENTA.- Espere a que le dé el uso de la palabra, señora senadora.

SEÑORA XAVIER.- Es la presidenta quien debe dar garantías a todos…

SEÑORA PRESIDENTA.- Ustedes vinieron acá no solo para dar un informe, sino para recibir preguntas puntuales, concretas, no difusas, que pueden responder, y que tienen que ver con la convocatoria. Si la señora Jara decide que no quiere contestar las preguntas porque prefiere mandarlas por escrito, está bien, pero ese no es el objetivo de la convocatoria. La finalidad de la convocatoria es que den las explicaciones concretas a las preguntas de los señores senadores. Como bien dijo el señor subsecretario, es el Poder Ejecutivo que viene a pedido del Poder Legislativo para que brinde la mayor información posible. Con el mayor respeto les digo que nosotros hemos venido hasta acá, habiendo estudiado el tema. Quizás se haya hecho una mala interpretación, pero para eso están ustedes, a los efectos de que nos digan exactamente si estamos equivocados o no. Yo no hice apreciaciones puntuales, lo que hice fueron preguntas puntuales acerca de la operativa. Acá tenemos ingenieros de primer nivel, la primera plana de Ancap, que creo que pueden darnos respuestas concretas. Si no tienen los protocolos no hay ningún problema, que los envíen después, pero nosotros hicimos preguntas concretas y nos gustaría escuchar respuestas concretas.

Gracias.

SEÑOR GARÍN.- Voy a referirme a algo que dije al principio: acá se han formulado muchas preguntas y de las más diversas. Entonces, nuevamente me gustaría que se les diera la oportunidad a quienes nos visitan, en el sentido de que como comisión les brindemos ese conjunto de preguntas que han sido planteadas. Entiendo que la señora presidenta de la comisión se ha tomado el trabajo de hacer cinco o seis hojas de preguntas que fue leyendo. Entiendo que los otros no tienen por qué responderlas a las corridas porque, entre otras cosas, como son preguntas tan específicas pueden tener varias interpretaciones. Entonces, me parece, señora presidenta, que sería conveniente que se les enviaran las preguntas de la señora presidenta y del señor senador Bianchi, para que quienes concurrieron en el día de hoy tengan la oportunidad de brindar las respuestas más en detalle, después de los comentarios generales que nos han dejado. De esa manera les daríamos la oportunidad de hacerlo así para que esta convocatoria sirva y entremos en la discusión de si quieren o no quieren contestar. Si bien todos los senadores estamos acá, hoy 27 de diciembre, desde las 11 de la mañana, nuestros visitantes también vinieron y están aquí sentados rigurosamente desde hace dos horas prestando mucha atención. O sea, acá estamos haciendo todos los mismos esfuerzos. El problema es que uno tiene en un papel cuarenta preguntas que las reflexionó durante cierto tiempo y los que están enfrente, que están dedicando el mismo tiempo, la misma atención y la misma dedicación las escucharon ahora, y capaz que no tuvieron la oportunidad ni siquiera de copiarlas para poder interpretarlas. Entonces, démosle la oportunidad de que puedan respondernos. El señor subsecretario y la presidenta de Ancap nos están ofreciendo la posibilidad de contestar y de enviar el material que sea necesario.

Dicho esto, sugiero que vayamos concluyendo esta primera intervención y que nos hagan llegar las respuestas a las preguntas planteadas.

Aprovecho para decir que también espero una respuesta con relación a las sucesivas pérdidas de petróleo.

SEÑOR BIANCHI.- Quiero decir que he enviado un pedido de informes y, por lo tanto, las preguntas llegarán a su despachos.

Si me permiten, quisiera agregar una pregunta más, pues me interesa saber qué condiciones extremas señala el protocolo de operación para abortar los trasvases de petróleo entre buque y boya; velocidad del viento; altura de la ola y velocidad de corriente y marea. Se han manejado datos que indican que en el momento del incidente las olas eran de 11metros de altura, y me gustaría que confirmaran ese dato.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Primero que nada, no se trata de reconocer o de dejar de reconocer nada. Fuimos convocados para informar sobre un incidente ocurrido y es lo que estamos haciendo. Luego se nos plantea una lista de decenas de preguntas, pero sería absolutamente irresponsable responderlas en media hora, habida cuenta del nivel de fineza técnica. En realidad, si las respondiéramos en ese tiempo lo que haríamos sería «talentear», pero nosotros no vinimos para eso, sino para informar. Y para una mejor información –porque no es que no tengamos ganas de responder, sino que necesitamos corroborar datos dado el nivel de fineza de las preguntas planteadas– lo que pedimos es que se nos permita hacer acotaciones generales como las que ya se hicieron, pues las preguntas, además de que exceden el tema del incidente, se plantean con un nivel de detalles técnicos determinado. Además, todo está absolutamente protocolizado. Siendo así, es porque tienen un nivel de fineza tal que no es como para recordarlo de memoria.

Por eso, entonces, hacemos el pedido de que se nos entreguen las preguntas con el compromiso de responderlas una por una, porque no tenemos ningún inconveniente.

SEÑORA JARA.- Como ya se dijo, con gusto haremos llegar los protocolos, pero no podemos relatarlos de memoria porque no los recordamos.

En cuanto a si existieron problemas en la descarga de petróleo del 20 de noviembre –esta respuesta sirve para aclarar también la pregunta planteada por el señor senador Bianchi–, debo decir que la boya se inspecciona mediante la actuación de buzos, antes y después de cada descarga. Lo que se vio fue que antes de la descarga de un buque, que tenía que entrar a partir del 20, había una avería en un manguerote. Esto no se detectó en la descarga anterior porque no se produjo una pérdida en esa oportunidad.

Con respecto a las olas de 9 a 11 metros que se mostraron en la presentación realizada, quiero señalar que se produjeron entre descargas, y como los manguerotes quedan flotando, estuvieron sujetos a solicitaciones, causando una avería.

Cuando se toma la decisión de comenzar o de interrumpir una descarga, no se hace sobre el momento, sino que se analiza el pronóstico y se busca evitar llegar a una situación extrema, porque lo peor sería tener que hacer una maniobra en condiciones extremas. Por eso, la idea es alejarse del momento en que se pronostican las condiciones extremas. En cuanto a cuál es la ventana puntual de la altura de ola y velocidad del viento, debo decir que no lo recuerdo. Pero esas decisiones se toman en base a un pronóstico y no en el momento en que esté ocurriendo esa ola o esa velocidad del viento.

En lo que tiene que ver con la cantidad de derrames que hubo y el volumen, ello fue incluido en la presentación, pero con gusto podemos dejar los datos. El total se estima en 5.800 litros, es decir, 5,8 metros cúbicos, y ello se calcula teniendo en cuenta los tramos y el volumen de los manguerotes.

En cuanto a qué análisis se hizo de la situación para prevenir futuros derrames, vale decir que se llevó a cabo el estudio de causa raíz, se vieron todos los temas y se comprobó que existen causas que involucran interacción con los fabricantes. Los manguerotes están muy lejos de llegar a su vida útil, que es de siete años, y son los de mayor calidad que conocemos. Se requiere de una interacción con los proveedores para afinar y revisar ventanas, lo que se está haciendo, y no es trabajo de un día ni mucho menos.

¿Cuáles fueron las acciones de contingencia? Ya fueron explicadas, pero básicamente, mientras hubo una ventana razonable, se cambiaron los tramos averiados con un ahorro presente que buscó contener el hidrocarburo que se liberaba en esas operaciones –puntualmente se utilizó dispersantes–, y lo que no se pudo contener con esas barreras flotantes y llegó a la costa, fue retirado de las playas mecánicamente.

¿Qué mantenimiento se le hace a la boya petrolera y con qué frecuencia? No lo puedo responder de memoria. Esta tarea cuenta con registros y planificación, y se está llevando adelante de acuerdo con lo planificado y con el asesoramiento de los diferentes proveedores y contratistas que participan.

En cuanto a si son las adecuadas para las actuales condiciones meteomarinas locales, entendemos que sí, pero tal como expresé, lo estamos revisando constantemente.

¿Cuándo fueron construidas las que existen actualmente? No lo sé.

Respecto a la frecuencia del cambio de la boya no lo sé de memoria, por lo que le cedería la palabra al ingeniero Lurner.

SEÑOR LURNER.- La boya se rota cada siete u ocho años.

SEÑORA JARA.- ¿Funcionan las válvulas de remoto submarinas? Evidentemente sí, porque de lo contrario esto sería una cuestión constante y no se podría retener el contenido dentro del ducto que conecta la boya con la terminal.

En cuanto a la vida útil de los manguerotes, ya di una noción de su período de uso.

Asimismo se pregunta si se mide el impacto y se lleva un registro de la telemetría del monitoreo ambiental y operativo. Mi respuesta es que desde luego que sí, y existen constantes avances que estamos mirando. Recientemente la ingeniera González participó de seminarios que refirieron a lo último en boyas petroleras de estas características.

Otra consulta que se plantea es si se estima hacer más operativas en los manguerotes. A ello respondo que por el momento no se tiene previsto. Es probable que cuando termine la temporada estival se haga nuevamente alguna reparación.

En cuanto a la siguiente pregunta cabe aclarar que llamamos remolcadores a los barcos de apoyo. En realidad, el petrolero no necesita ser remolcado porque no está operando en un espacio limitado como sería un puerto. Lo cierto es estamos planeando el reemplazo de Ancap Séptimo por un tema de obsolescencia del equipo, si bien lo que hacen estos barcos de apoyo es llevar a los capitanes de amarre y ayudar con las maniobras de los manguerotes. No realizan ninguna tarea de tracción como haría un remolcador propiamente dicho. En cuanto a la disposición marítima 157 se pregunta cuál es la norma de referencia que toma Ancap para decidir sobre medidas ambientales de prevención en la operativa de la boya de José Ignacio.

SEÑORA FRESIA.- Desde Ancap nosotros trabajamos como referencia con la normativa de Ipieca, de la asociación internacional de petroleros, en cuanto a aspectos sociales y ambientales, recogida a través de Arpel, que es la asociación regional de petroleros. Estas son las guías que utilizamos para definir los planes de contingencia, de acción. Incluso, utilizamos guías relativas a usos de dispersantes y planes de apoyo. O sea que tomamos como referencia a Ipieca y a IOGP, que es la asociación internacional de petróleo y gas, traído a tierra en nuestra zona por Arpel.

Con respecto a la disposición marítima 157, como bien se dijo aquí, sí tiene disposiciones transitorias y Ancap, como operador, ha venido trabajando –y lo continúa haciendo– con prefectura y con la Dinama en la mejora de esos aspectos. En la disposición hay aspectos que son transitorios. Nosotros estamos dando un paso más en el sentido de que estamos iniciando un proceso de contratación de la propia empresa, de la OSRO, para que nos apoye en tareas de descarga, que no es algo que exija específicamente la disposición. Reiteramos nuestra voluntad en este sentido. Hay que reconocer que hemos venido trabajando activamente con prefectura y con Dinama, no sólo con relación a la boya sino en ocasión de la realización del pozo petrolero, de Total, y en ese marco hemos trabajado en el desarrollo de guías. Entendemos que hay que hacer algunos ajustes a la disposición 157, y estamos buscando tener un apoyo de OSRO entre descargas. Por otro lado, revisamos la documentación que trae el buque, pero ahí interviene prefectura, pues es la autoridad que permite o no la operativa de los buques.

SEÑORA JARA.- Cabe aclarar que durante la descarga la OSRO está presente. Acá lo que estamos buscando es tener un mejor nivel de servicio. Esto es algo que se empezó a contratar antes de este incidente para poder disponer de una respuesta en situaciones entre descargas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Hay una pregunta específica sobre ese punto. Se pregunta si a la hora de tener la OSRO a disposición en las descargas, la boya de José Ignacio está contemplada para ustedes como zona alfa o como zona puerto, porque la zona B no tiene nada detallado ni regulado en cuanto a cómo se debe tratar. Así que hay una pregunta específica que tiene que ver con eso que ustedes estaban hablando, pues si bien es muy importante para prevenir y tener una contingencia de eventuales accidentes tener una OSRO abocada a todo el proceso y a la operativa de descarga, quisiera saber si tienen definido cómo tratan la boya de José Ignacio en ese sentido.

SEÑORA FRESIA.- No entiendo la pregunta.

SEÑORA PRESIDENTA.- La zona alfa está alejada del puerto y de la costa. Según lo que se establece en la disposición 157 de la Armada, la zona de puertos tiene otro cuidado medioambiental con respecto a las OSRO. Quisiera saber si a la hora de tratar la boya petrolera de José Ignacio en prevención medioambiental con respecto a la OSRO, se considera que está en zona alfa o en un puerto. La normativa es bien diferente, ya que si la operativa de descarga petrolera está en una zona alfa, la OSRO puede tardar en llegar entre cuatro y seis horas, pero si está en un puerto, la disposición 157 de la Armada Nacional establece que la demora en llegar es de sesenta minutos para contener la problemática ambiental que se pueda generar ante un incidente. Simplemente, quiero saber eso.

SEÑORA JARA.- Cuando hay una descarga petrolera, la OSRO está presente antes de que comience la descarga. Por supuesto que cumplimos con la normativa, de lo contrario la Prefectura Nacional Naval nos lo haría saber. Inclusive, estamos más allá de la normativa, porque hacemos un análisis de riesgo y consideramos que antes de que comience la descarga debe haber una OSRO presente. Así lo hacemos. No tenemos una OSRO constantemente allí entre descargas porque no parece razonable. Estamos buscando mejorar el nivel del servicio, es decir, contar con una OSRO a la orden que se pueda desplazar en un tiempo razonable entre descargas.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Cuál es el tiempo razonable entre descargas, por ejemplo, cuando se hace el mantenimiento, para que no vuelva a pasar lo sucedido?

SEÑORA JARA.- Si hay una operación programada se pide la OSRO con el tiempo de anticipación necesario; estamos pensando en cuatro horas. Pero si surge algo imprevisto totalmente, la OSRO tiene que estar en un tiempo determinado; en los nuevos contratos estamos pidiendo que sea de cuatro horas. Eso es así, siempre y cuando no se haya previsto. No contar con el apoyo de la OSRO implica un riesgo que no tiene sentido asumir, por lo tanto siempre que se puede planificar su presencia, lo hacemos. Independientemente de la normativa que aplique, analizamos el riesgo y buscamos la mejor mitigación posible. Esa es nuestra política.

SEÑOR BIANCHI.- Desde el punto de vista ambiental, ¿el lugar actual de fondeo de la boya de José Ignacio es, a su criterio, el más adecuado, o sería mejor trasladarlo?

SEÑORA JARA.- En cualquier decisión de este tipo hay que considerar diferentes aristas. Hay que ver cuáles son los lugares alternativos y pensar en los costos involucrados. No se trata simplemente de una boya, sino de una terminal de almacenamiento de crudo.

SEÑOR BIANCHI.- Mi pregunta es por el medioambiente.

SEÑORA JARA.- No hay ninguna decisión que se pueda tomar en forma aislada, pensando solamente en uno de los impactos, sino que hay que pensar en el impacto social, en el ambiental y en el económico. Por lo menos así lo entendemos nosotros y la mayoría de las empresas industriales.

Quiero confirmar –antes de que me olvide– que me respondió el prefecto del puerto de Punta del Este que no se llegaron a instalar banderas sanitarias en la zona impactada por el derrame.

SEÑORA PRESIDENTA.- Discúlpeme, pero yo estaba en la zona y lo vi. Incluso, puedo pasarle, en forma privada –si usted desea evaluarlo–, el audio de cuando le piden a todos los guardavidas que pongan las banderas sanitarias porque hubo un evento en la boya. Reitero que estaba allí; nadie me lo contó.

SEÑORA JARA.- Se entregaron, pero no se instalaron.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se instalaron. La información la doy de primera mano porque estaba en el lugar.

SEÑORA JARA.- Como no estaba presente, tomo como buena la palabra del señor prefecto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Lamento que no tome como buena mi palabra, porque yo estuve en el lugar.

Si nadie más desea hacer uso de la palabra, esperamos que nos hagan llegar, a la brevedad, por escrito, las respuestas concretas a nuestras preguntas.

Muchas gracias.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 13:04).